

הצעה להחלטה

מחליטים, בהמשך להחלטת ממשלה מס' 4086 מיום 14.9.2008 בנושא המלצות צוות המנכ"לים, בה הומלץ לחברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ (להלן: "חנ"י") להקצות שטח לחקלאות ימית בפטור ממכרז לחברות אשר גידלו דגים במפרץ אילת ואשר פעילותן הופסקה במסגרת החלטת הממשלה מס' 3688 מיום 5.6.2005, ואשר בעקבותיה הוקצה לחברות אלה שטח כאמור בשנת 2011 לתקופה של 10 שנים שעתידיה להסתיים ביום 31.10.2021:

א. לבקש מחנ"י לשקול את האפשרות להאריך את ההתקשרות להקצאת שטח לחקלאות ימית עם החברות המגדלות כיום דגים לאורך שובר הגלים של נמל היוכל באשדוד (להלן: "החברות") בכפוף למגבלות הבטיחות הנובעות מפתיחת נמל הדרום החדש ומכניסתן הצפויה של אניות תכן גדולות לנמל הדרום ולנמל אשדוד. זאת לתקופה זמנית של עד שנתיים (להלן – התקופה הזמנית) באמצעות פטור ממכרז, בהתאם לתקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993, ובכפוף לחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 (להלן: "חוק רספ"ן"), בכפוף להוראות כל דין ובכפוף לאישור רספ"ן ואישור השרים כאמור בסעיף קטן (ד). זאת על מנת לאפשר השלמת בחינה של היתכנות הצבת חוות דגים בשטח בריכת נמל אשדוד לאחר פתיחת נמל הדרום ולאור כניסת אניות תכן גדולות לשני הנמלים, במיקום שלא יפריע לבטיחות השיט וליתר השימושים הנמליים.

ב. להמליץ לחנ"י לבחון כי התנאים להעמדת שטח שובר הגלים של נמל היוכל מעבר לתקופה הזמנית כאמור בסעיף א' - ככל שהבחינה תראה היתכנות לכך ובלבד שבחינת בטיחות השיט תראה היתכנות ושלא ייגרם כל נזק לשימוש נמלי או לתכנית הפיתוח של הנמל - יגובשו בהליך מכרזי על ידי חנ"י תוך היוועצות במשרד החקלאות ופיתוח הכפר, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד האוצר בכפוף לאישור רספ"ן ולהוראות חוק חובת המכרזים התשנ"ב-1992, וחוק רספ"ן.

ג. להמליץ כי מיקום והיקף השטח שיוקצה לחברות לתקופה הזמנית, ככל שיוקצה בהתאם להוראות החלטה זו, יהיו בהתאם למתווה שייקבע על ידי חנ"י ורב חובל נמל אשדוד ויאושרו על ידי רספ"ן וכן יקבלו קודם הקצאת השטח את אישור השרים כאמור בסעיף (ד). המתווה ידרוש באופן מידי פינוי כלובים, העתקת כלובים ממיקומם הנוכחי למיקומים אחרים, צמצום שטחם של הכלובים הנוותרים וכן ביצוע שינויים בחלק מהכלובים הנוותרים או בעמודי הקשירה על שובר הגלים בנמל היוכל, והכל בהתאם להנחיות רב חובל נמל אשדוד ועל חשבון החברות. זאת במטרה להבטיח את בטיחות השיט, השימושים הנמליים והעמידה בתכנית הפיתוח, תוך כדי צמצום הפגיעה בפעילות החקלאות הימית מעבר למתחייב.

ד. כל הסדר או מתווה שיקבע בהתאם להחלטה זו יובא לאישור שרת התחבורה והבטיחות בדרכים ושר האוצר בהתאם לסעיף 9(ד) לחוק רספ"ן וזאת לאחר שנוכחו

השרים שאין בהסדר או במתווה שייקבע בהתאם להחלטה זו כדי לפגוע בשימוש נמלי או בפעילותו התקינה של נמל, או אם יש בו כדי לפגוע בביצוע תכניות הפיתוח או לעכבן.

## דברי הסבר

### רקע כללי

החלטת ממשלה מס' 3688 התקבלה ביום 5.6.2005, ובה הוחלט לאמץ תכנית מתאר ארצית לחופים ומימי חופים של חוף מפרץ אילת. במסגרת סעיף ג' להחלטת הממשלה, הוחלט להטיל על צוות מנכ"לים לגבש בתוך 3 חודשים מתכונת של סיוע, באמצעות כלים קיימים במשרדי הממשלה, שיאפשר הקמת מיזמים אשר יציעו תעסוקה חלופית לעובדים וסיוע לגורמים שייפגעו ישירות מסגירת חוות הדגים במפרץ אילת.

פינוי חוות הדגים ממפרץ אילת החל בשנת 2005 ונערך באופן הדרגתי עד להוצאתן המוחלטת בשנת 2008, בעוד שעבודת צוות המנכ"לים בנושא נמשכה מעבר למועד תחילת הפינוי. בעבודת צוות המנכ"לים התגבשה הדעה כי הפתרון החלופי המיטבי הוא גידול דגים בבריכות יבשתיות. עם זאת, פתרון זה היה מצוי עדיין בשלבי ניסוי כאשר לוח הזמנים המשווער לסיומו היה עד לשנת 2010, באופן שלא תאם את לוח הזמנים להוצאת כלובי הדגים של החברות מים סוף.

החלטת ממשלה מס' 2824 מיום 23 בדצמבר 2007 עסקה בהמשך פעילותו של צוות המנכ"לים ובה הוחלט להטיל על הצוות לדון בין היתר בחלופת העתקת כלובי הדגים לנמל אשדוד ולהמליץ בפני הגורמים המוסמכים ליישום חלופה זו על מתן עדיפות לגורמים הנפגעים ישירות מהוצאת הכלובים ממפרץ אילת. עוד הוחלט כי על מתכונת הסיוע לעמוד בדרישות כל דין, לרבות הוראות הדין המיועדות למנוע פגיעה בסביבה ובמפרץ אילת.

בהמשך לכך, ביום 14.9.2008 התקבלה החלטת הממשלה מס' 4086 שאימצה את המלצות צוות המנכ"לים והמליצה לחברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים (להלן: "חנ"י") להקצות בפטור ממכרז לשתי החברות אשר גידלו דגים במפרץ אילת ואשר פעילותן הופסקה במסגרת החלטת הממשלה 3688 כאמור לעיל, שטח לחקלאות ימית לאורך מקטע של 800 מטרים על שובר הגלים בנמל היובל, לתקופה שבין 7 ל-10 שנים. המלצות נוספות של צוות המנכ"לים בדבר סיוע להקמת פיילוט יבשתי כחלופה נוספת לא התממשו עקב אי ודאות כלכלית וחסימים של זמינות שטח יבשתי ותשתיות הובלת מי ים.

בשנת 2011 ובהמשך להמלצת הממשלה, חנ"י העניקה לשתי חברות הרשאה לשימוש בשטח של שובר הגלים בנמל היובל בתחום בריכת נמל אשדוד לתקופה של 7 שנים - חברת "ערדג בע"מ" וחברת דג סוף בע"מ, שפעלו לפני כן במפרץ אילת. זאת, עד למציאת פתרון קבע לחקלאות הימית, ובכפוף לכך שלא יהא בהרשאה כדי להפריע לקידום ומימוש תכניות הפיתוח של הנמלים. בשנת 2015 נרכשה חברת דג סוף על ידי שותפות של משקיעים פרטיים ומפעל ייצור מזון דגים הנמצא בבעלות התאגדות משקים חקלאיים בעמק הירדן. חנ"י נעתרה לבקשת החברות להאריך את תקופת שימושן ב-3 שנים נוספות, וזאת בהתאם למשך השנים שהוגדר בהחלטת הממשלה 4086, במטרה לסייע לחברות להחזיר את נזקי הסופה שאירעה בנובמבר 2015.

יצוין כי חנ"י העמידה, לאחר עריכת מכרז בשנת 2017, שטח בחלקו הדרומי של שובר הגלים הישן בנמל אשדוד לחברת דגים נוספת, דגי איכות בע"מ המוחזקת על-ידי ערדג. דגי איכות פועלת בשטח זה עוד משנות התשעים, וכיום היא פועלת בשטח שובר הגלים הישן בנמל אשדוד, במסגרת הסכם הרשאה לשימוש עם חנ"י, שתוקפו עד לשנת 2027.

סך הפעילות בחוות הדגים בשני שוברי הגלים בנמל אשדוד מגיע להיקף ייצור של כ-2,000 טון לשנה ומהווה עד היום את עיקר הפעילות של ענף החקלאות הימית בישראל. על פעילות זו



מתבסס עיקר פרנסתם של מכוני ייצור דגיגים באילת ובים תיכון. להשלמת התמונה יצוין כי ישנן שתי חוות כלובים נוספות הפועלות בים הפתוח מול אשדוד ומכמורת בהיקף ייצור כולל של 700 טון, והן מתקשות לפעול ולגדול עקב חוסר ברציף תפעולי לספינות הנותנות שירות לחוות אלו.

ההתקשרות של חברת ערדג ודג סוף עם חנ"י למתן הרשאה של שטח ימי לאורך שובר הגלים של נמל היובל עתידה להסתיים ביום 31.10.2021, בהתאם לתקופה עליה המליצה הממשלה בהחלטה מס' 4086.

במסגרת תפקידיה לפיתוח נמלי הים, פועלת חנ"י מזה מספר שנים להקמת שני מסופי נמלים חדשים, אחד בחיפה והשני באשדוד וזאת כחלק מרפורמה רחבת היקף בתחום הנמלים. בהתאם לתכנית האב האסטרטגית לפיתוח נמלי הים התיכון של ישראל שאושרה בהחלטת ממשלה מס' 1710 מיום 27.5.2007, נמל הדרום תוכנן ונבנה כך שיכלול רציפים חדשים שיאפשרו עגינה של אניות תכן הגדולות בעולם של עד 400 מטר, שכיום אינן יכולות לפקוד את נמלי ישראל. חנ"י השקיעה עד כה סכום אדיר של כ-4 מיליארד ₪ בבניית נמל הדרום והמפעיל שזכה במכרז להפעלת נמל הדרום השקיע סכום נוסף שצפוי להסתכם בסכומי עתק.

כחלק מהיערכות לפתיחת נמל הדרום המתוכנן וכניסתן הצפויה של אניות מכולה באורך 400 מ' לנמל, נמצא כי נדרש פינויים של חלק מכלובי הדגים ליד שובר הגלים בנמל היובל שכן הימצאות חלק מהכלובים שם מהווה סכנה בטיחותית להכנסת כלי השייט הגדולים אל הנמל. זאת מעבר לבעיות תפעוליות נוספות כתוצאה מהימצאות כלובי דגים באזור שובר הגלים של נמל היובל.

בשנים האחרונות נעשו ניסיונות של חנ"י ומשרד החקלאות ופיתוח הכפר, תוך קיום שיח עם החברות, לבחינת היתכנות הקצאת שטח בבריכת נמל אשדוד או בסביבתו לטובת חקלאות ימית לאחר פתיחת נמל הדרום. בחינה זו עשויה להצריך בין היתר ביצוע בדיקות שונות אשר יבחנו את היתכנות הפעילות החקלאות הימית ליד שוברי הגלים בנמל אשדוד באופן שלא יפריע לבטיחות השיט ובפרט להכנסתן של אניות התכן הגדולות המתוכננות להיכנס לנמל הדרום ולנמל אשדוד ולהוצאתן ממנו. נוכח מגפת הקורונה, לא התאפשר לקיים את הבדיקות עד כה. ככל שיוחלט שיש אפשרות להקצאת שטח לחקלאות ימית ליד שובר הגלים בנמל היובל ללא פגיעה בפעילות הנמלית, תישקל עריכת מכרז להקצאת השטח על-ידי חנ"י תוך היוועצות עם משרד החקלאות ופיתוח הכפר והקצאת השטח על ידי חנ"י. הצפי בעת הזו הוא כי השלמת הבדיקות וההתארגנות בהתאם לתוצאות להמשך פעילות הכלובים תארכנה כשנה.

ביחד עם השלמת הבדיקות בעניין פעילות כלובי דגים לאורך שוברי הגלים בנמל אשדוד תחת מגבלות בטיחות השיט בנמל, נדרשים מהלכים להרחבת פעילות הענף בים הפתוח, התלויים בראש ובראשונה בהקצאת שטח לרציף תפעולי בנמל אשדוד על ידי חנ"י, בהתאם לפרוגרמה שהוכנה על ידי משרד החקלאות ופיתוח הכפר. יובהר כי הוסדרו שטחים בהיקף נרחב בים הפתוח המאפשרים הקמת חוות בהיקפים גדולים, בטווח של 2-3 שנים, בהינתן מענה לחוסר של רציף תפעולי לחקלאות ימית בנמל אשדוד. הסדרת רציף תפעולי, וכן הסדרת שטח עורפי קיים לשימוש חוות נוספות בנמל אשדוד יהוו מנוף הכרחי ליצירת חלופות לגידול דגים שלא בתוך בריכת הנמל.

הואיל והתכנית עליה המליץ צוות המנכ"לים בדבר גידול דגים בבריכות יבשתיות לא קודמה וטרם הוסדרה דרך פעילות ימית לטווח ארוך והקצאת השטח לפעילות זו, קיים חשש לפגיעה בחקלאות הימית שמבצעות שתי החברות באופן שיקשה על שיקומה בהמשך, ובאופן עקיף גם חשש לנזקים לתעשיות המתבססות על חוות הדגים של החברות בנמל היובל בנמל אשדוד

(מכוני יצור הדגיגים שיקרסו וכן מפעלי מזון דגים שייפגעו) וכן תפגע היכולת לממש תוצאות של פרויקטים מו"פ שנעשים כיום במרכז הלאומי לחקלאות ימית באילת במימון ממשלתי, לרבות פרויקט ביות דג הטונה, הנשענים על היכולות וההון האנושי בחברות הקיימות כיום בענף.

לאור מחויבות ממשלת ישראל לקידום החקלאות הימית בישראל בראיה ארוכת טווח, ולמרכזיות השטחים האמורים בענף זה במצב הקיים, ובשים לב לחשיבות בטיחות השיט והיעילות התפעולית בנמלי הים עבור כלכלת המדינה, מוצע לבקש מחנ"י לבחון את האפשרות להאריך לתקופה קצרה וקצובה של עד שנתיים את ההתקשרות הקיימת עם שתי החברות הפועלות בשובר הגלים בנמל היובל באשדוד. ההקצאה לתקופה הזמנית תיעשה במתווה ובהיקף שטח מצומצם יותר מזה הקיים כיום, כפי שייקבע ע"י חנ"י ובכפוף לאישור רספ"ן ובכפוף לכך שקיימים במועד קבלת ההחלטה פתרונות פוטנציאליים במסגרת המתווה הזמני שאינם פוגעים בשימושים הנמליים.

מאחר שבהתאם להוראת סעיף 9(ד) לחוק רספ"ן ביצוע כל פעולה בתחום נמל שאינה לצורך מילוי תפקידה של חנ"י, בין בעצמה, ובין באמצעות אחר, מותנה באישור שרת התחבורה והבטיחות בדרכים ושר האוצר, מראש ובכתב, אשר לא יינתן אם ראו השרים שיש בפעולה כאמור כדי לפגוע בשימוש נמלי או בפעילותו התקינה של נמל, או אם יש בה כדי לפגוע בביצוע תכנית הפיתוח של הנמל או לעכבה, נקבע במפורש בסעיף (ד) להחלטה כי כל הסדר או מתווה פעולה שייקבע על ידי חנ"י בהתאם להחלטה זו, יובא לאישור השרים כאמור. יובהר, כי בקשת הממשלה אינה מחייבת את חנ"י, וחנ"י תפעל בהתאם לשיקוליה ועל פי דין.

הגורמים המקצועיים במשרד הכלכלה והתעשייה באישור מנכ"ל המשרד תומכים בהצעת ההחלטה.

#### **נתונים כלכליים וההשפעה על משק המדינה**

ענף החקלאות הימית, המהווה חלק מחקלאות המים בישראל, כולל חוות גידול דגים בכלובים, מכוני רבייה וייצור דגיגים ימיים, חברות לגידול מוצרים ימיים שונים (סרטניות, אלמוגים) ומגדלי אצות במגוון מליחיות מים.

ליבת הפעילות המתבססת על גידול דגי מאכל ימיים בהיקף של כ-2,500 טון בשנה וייצור דגיגים ימיים בהיקף של כ-20 מיליון בשנה, מסתכמת בכ-100 מלש"ח בשנה ומעסיקה כ-150 איש. הכללת פעילויות של גידול מוצרים ימיים נוספים ואצות מביאה את היקף ההכנסות השנתיות לכ-200 מלש"ח נוספים.

החקלאות הימית היא ענף ייצור מזון הגדל בקצב המהיר ביותר בעולם בשנים האחרונות ומושך תשומת לב של ממשלות רבות, עקב פוטנציאל הצמיחה של ענף זה וחשיבותו בהספקת מזון בראיה גלובלית. פוטנציאל הצמיחה של ענף זה בישראל מתמקד בהקמת חוות לגידול דגים ימיים בים התיכון בהיקפים של עשרות אלפי טון בשנה, בהקמת פארק חקלאות ימית בדרום הערבה ובפיתוח ענף ייצוא דגיגים לרבות דגיג דג הטונה, בהיקפים כספיים של 1-2 מליארד ש"ח בשנה.

### תקציב

לא רלוונטי

### השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלבנטי

### עמדת שרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר האוצר – תומך.

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים – תומכת.

### החלטות קודמות של הממשלה בנושא

החלטת ממשלה מס' 4086 מיום 14.9.2008 בנושא המלצות צוות המנכ"לים

החלטת ממשלה מס' 2824 מיום 23.12.2007 בנושא המשך פעילותו של צוות מנכ"לים

החלטת ממשלה מס' 3688 מיום 5.6.2005 בנושא תכנית מיתאר ארצית לחופים ומימי חופין

החלטת ממשלה מס' 1710 מיום 27.5.2007 בדבר תכנית לפיתוח נמלי אשדוד וחיפה

### עמדת היועצת המשפטית של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת חוות דעת

### סיווגים

סיווג ראשי: 01ביצועי;

תחום פעולה עיקרי: 02חברה וכלכלה

מוגש על ידי שר החקלאות ופיתוח הכפר

ז' בחשון התשפ"ב  
13 באוקטובר 2021



## חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

### **נושא הצעת ההחלטה:**

נמל אשדוד – הארכת התקשרות עם חברות חקלאות ימית בשטח הנמל.

### **תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים:**

כמפורט בדברי ההסבר להצעת ההחלטה, ביום 14.9.2008 התקבלה החלטת הממשלה מס' 4086 שאימצה את המלצות צוות המנכ"לים והמליצה לחברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ (להלן: "חנ"י") להקצות שטח לחקלאות ימית בפטור ממכרז לשתי החברות אשר גידלו דגים במפרץ אילת ואשר פעילותן הופסקה מכוח החלטת הממשלה 3688 מיום 5.6.2005 לתקופה שבין 7-10 שנים.

בשנת 2011 ובהמשך להמלצת הממשלה, חנ"י העניקה לשתי חברות הדגים שפעלו לפני כן במפרץ אילת, הרשאה לשימוש בשטחו של שובר הגלים בנמל היובל בתחום בריכת נמל אשדוד לתקופה של 7 שנים. זאת, עד למציאת פתרון קבע לחקלאות הימית, ובכפוף לכך שלא יהא בהרשאה כדי להפריע לקידום ומימוש תכניות הפיתוח של הנמלים. תקופת ההרשאה הוארכה על-ידי חנ"י בשלוש שנים נוספות, במטרה לסייע לחברות להחזיר את נזקי הסופה שאירעה בנובמבר 2015. ההתקשרות עתידה להסתיים ביום 31.10.2021, בהתאמה לתקופה עליה המליצה הממשלה בהחלטה מס' 4086.

שטח נוסף בחלקו הדרומי של שובר הגלים הישן בנמל אשדוד הועמד לאחר מכרז לרשותה של אחת משתי החברות הדגים שלעיל, במסגרת הסכם הרשאה שתוקפו עד לשנת 2027.

סך הפעילות בחוות הדגים בשני שוברי הגלים בנמל אשדוד מגיע להיקף ייצור של כ-2,000 טון לשנה ומהווה עד היום את עיקר הפעילות של ענף החקלאות הימית בישראל. על פעילות זו מתבסס עיקר פרנסתם של מכוני ייצור דגיגים באילת ובים תיכון.

בשנים האחרונות נעשו ניסיונות של חנ"י ומשרד החקלאות ופיתוח הכפר, תוך קיום שיח עם החברות, לבחינת היתכנות הקצאת שטח בבריכת נמל אשדוד או בסביבתו לטובת חקלאות ימית, באופן שלא יפריע לבטיחות השיט ובפרט להכנסתן של אניות התכן הגדולות המתוכננות להיכנס לנמל הדרום ולנמל אשדוד ולהוצאתן ממנו. ביצוע הבחינה התעכב בין היתר בעקבות משבר הקורונה. ככל שיימצא בתום הבדיקה כי ניתן להקצות שטח לחקלאות ימית בנמל היובל ללא פגיעה בפעילות הנמלית, תשקול חנ"י עריכת מכרז להקצאת השטח לצורך פעילות חקלאות ימית, תוך היוועצות עם משרד החקלאות ופיתוח הכפר.

על פי ההערכות של גורמי המקצוע במשרד החקלאות ופיתוח הכפר ובחנ"י, נדרש פרק זמן של כשנה לצורך השלמת הבדיקה וגיבוש עמדה בנושא. לעמדת גורמי המקצוע במשרד החקלאות ופיתוח הכפר, קיים חשש כי אם תופסק פעילות החברות בשטח שובר הגלים בנמל היובל באשדוד, במועד סיום ההתקשרות החל בתוך פחות מחודש ימים, תיגרם פגיעה בענף החקלאות הימית באופן שיקשה על

שיקומה בהמשך. כן קיים חשש לגרימת נזק לתעשיות המתבססות על פעילות החברות (מכוני יצור דגיגים ומפעלי מזון דגים), ותיפגע יכולת המדינה לממש תוצאות של פרויקטי מו"פ שנעשים כיום במרכז הלאומי לחקלאות ימית באילת במימון ממשלתי, לרבות פרויקט ביות דג הטונה, הנשענים על יכולות והון האנושי בחברות הקיימות כיום בענף.

לאור מחויבות ממשלת ישראל לקידום החקלאות הימית בישראל, ולשם מניעת הנזקים האמורים עד לסיום עריכת הבדיקה, ובשים לב לחשיבות בטיחות השיט והיעילות התפעולית בנמלי הים עבור כלכלת המדינה, מוצע להמליץ לחנ"י לפעול בהתאם להוראות כל דין, ובהתאם להוראות תקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993, וחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 בפרט, לשם הארכת ההתקשרות הקיימת עם החברות בפטור ממכרז, לתקופה קצרה וקצובה שלא תעלה על שנתיים.

### **קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם:**

באופן עקרוני, יכול להתעורר קושי מקום בו הממשלה מבקשת להנחות או לקבוע את דרכי הפעולה של חנ"י בהקשר נקודתי, וכך בפרט ביחס לוועדת המכרזים של החברה. לכן, בדומה למתווה שאושר בהחלטת הממשלה 4086 מיום 14.9.2008, מדובר בבקשה מחנ"י להפעיל את שיקול דעתה באשר להארכת ההתקשרות עם החברות, בהתאם לכל דין ולדיני המכרזים בפרט. על מנת להבהיר זאת, הוחלט לנקוט בלשון בקשה, וכן לחדד בדברי ההסבר שהמתווה המוצע בהחלטת הממשלה לא מחייב את חנ"י, ועליה לפעול בהתאם לשיקוליה ולפי כל דין. בכך, יש כדי לתת מענה לקושי במישור היחסי בין הממשלה לחברה.

### **עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם:**

היועץ המשפטי (בפועל) למשרד התחבורה – אין מניעה משפטית.

היועץ המשפטי למשרד האוצר – אין מניעה משפטית.

היועצת המשפטית לרשות החברות הממשלתיות – אין מניעה משפטית מבחינת הוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975. מובהר כי אין באמור בהצעת ההחלטה, או בפניות לחנ"י שיבוצעו בהמשך להצעת ההחלטה, כדי לגרוע משיקול דעתה העצמאי של חנ"י, בכפוף להוראות תקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993 ולחוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004, בקבלת החלטות בקשר לנושאים הנדונים בהצעת ההחלטה.

היועצת המשפטית למשרד הכלכלה והתעשייה – אין מניעה משפטית.

ההצעה תואמה עם מחלקת ייעוץ וחקיקה במשרד המשפטים.

### **עמדת היועצת המשפטית של משרד החקלאות ופיתוח הכפר:**

אין מניעה משפטית לאשר את הצעת ההחלטה.



דפנה טיש-פיגנבוים

ממונה (ייעוץ משפטי)

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

חתימה

תפקיד

שם